

UFOP - Marktinformation Ölsaaten und Biokraftstoffe

Inhalt

ERZEUGERPREISE
GROSSHANDELSPREISE.....2
 Raps
 Rapsöl, Palmöl
 Rapsschrot
 Presskuchen
 Kaltgepresstes Rapsöl

KRAFTSTOFFE.....3f
 Großhandelspreise
 Tankstellenpreise
 Verwendungsstatistik

SCHLAGLICHTER 5ff.

Preistendenzen

Mittelwerte	22. KW	Vorwoche	Ten- denz
Erzeugerpreise in EUR/t			
Raps	369,76	374,84	↘
Großhandelspreise in EUR/t			
Raps	354,00	356,00	↘
Rapsöl	763,00	765,00	↘
Rapsschrot	212,00	213,00	↘
Rapspresskuchen*	248,75	236,43	↗
Paris Rapskurs	355,75	360,50	↘
Großhandelspreise in ct/l, exkl. MwSt.			
Biodiesel	124,53	125,78	↘
Verbraucherpreise in ct/l inkl. MwSt.			
Diesel	113,24	112,32	↗
Terminmarktkurse in US-\$/barrel			
Rohöl, Nymex	48,32	51,47	↘

* = Vormonatsvergleich; Abgabepreis Dezentraler Ölmühlen, Presskuchen beinhaltet mind. 10 % Fett, Rapsschrot 0 %

Märkte und Schlagzeilen

Ölsaaten

- Rapspreise trotz avisiert knapperer EU-Versorgung rückläufig, Raps-erzeuger halten sich mit Vorkontrakten zurück
- Von den Rapskursen in Paris kommt keine Unterstützung, sie orientieren sich an sinkenden US-Sojabohnenkursen
- US-Sojaaussaat geht zügig voran, Bohnennachfrage Chinas geringer, Druck auf Kurse in Chicago

Ölschrote und Presskuchen

- Reges Kaufinteresse und knappe Versorgung treiben Rapsschrot-preise, Sojaschrot dagegen zunehmend günstiger
- Preise für Rapspresskuchen können von festen Rapsschrotpreisen wenig profitieren

Pflanzenöle

- Rapsöleinsatz im Biodiesel saisonal rückläufig, zusätzlicher Preisdruck kommt von schwächeren Soja- und Palmölkursen
- Forderungen für kaltgepresstes Rapsöl entlang schwächerer Pflanzenölpreise leicht zurückgenommen

Kraftstoffe

- Biodieselnachfrage gilt überschaubaren Mengen zur prompten Lieferung, Termingeschäft ruhig
- US-Rohöllagerbestände weiter gesunken, Skepsis hinsichtlich OPEC-Förderkürzung, trotz Verlängerung bis März 2018

Grafik der Woche

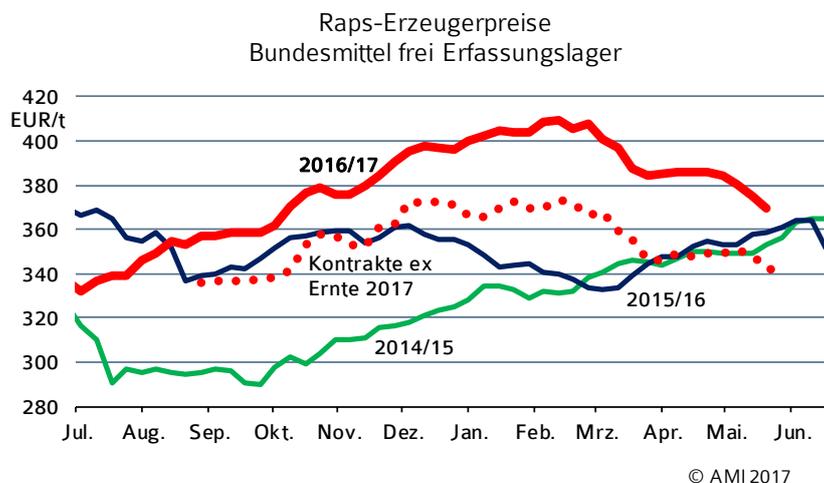
Terminmarkt Schlusskurse Ölsaaten



Quelle: CME, NYSE Liffe, AMI

Anmerkung: US-Kurs umgerechnet

Marktpreise



Großhandelspreise für Raps, -schrot, -öl und Palmöl in EUR/t am 31.05.2017, (erhoben bei Ölmühlen/Handel)

	Raps Ernte 2016 franko	Rapsschrot fob	Rapsöl fob	Palmöl cif
vorderer Termin	354	212	763	619
Vorwoche	356	213	765	609

Quelle: AMI

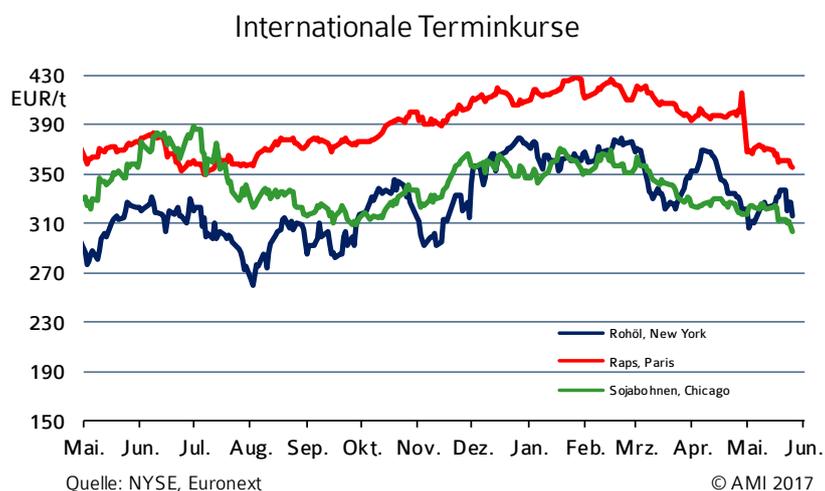
Kontraktpreise für Rapspresskuchen & kaltgepresstes Rapsöl

ab Ölmühle (von Ölmühlen/Handel am 23.05.2017)

Monats- produktion	Presskuchen in EUR/t		kaltgepresstes Rapsöl in Cent/l		
	Preisspanne	Vormonat	Futteröl	DIN 51605	Kraftstoff
< 100 t	245-265	245-270	87,00	87,67	-
> 100 t	240-245	240-245	Vm: 85-86	Vm: 85-88	-

Anmerkung: Vm = Vormonat; Rapsöl roh ohne Steuern

Quelle: AMI



Raps

Restmengen Raps aus der alten Ernte stoßen am Kassamarkt nach wie vor auf verhaltenes Kaufinteresse, sodass die Umsätze überschaubar bleiben. Das Bild der Rapsfeldbestände ist vielerorts nicht zufriedenstellend. Deshalb wollen Erzeuger höhere Preise sehen. Die Rapskurse in Paris sind jedoch rückläufig und Käufer halten ihre Prämien konstant. Damit ist das Preisniveau zu niedrig, um Landwirte zu Vorkontrakten zu bewegen.

Rapsöl

Der Rückgang der Rapsölpreise hat sich fortgesetzt. Druck kommt von schwächeren Sojaölkursen aufgrund großer Sojaernten in Südamerika und absehbar auch in den USA, wo die Aussaat zuletzt zügig voranging. Auch schwächere Palmölkurse ziehen die Rapsölpreise nach unten. Auslöser ist die anziehende Palmölproduktion in Südostasien. Großen Einfluss hat zudem die Biodieselindustrie. Normalerweise bedeutender Abnehmer für Rapsöl, verarbeitet sie mit den steigenden Temperaturen vermehrt Soja- und Palmöl.

Rapspresskuchen

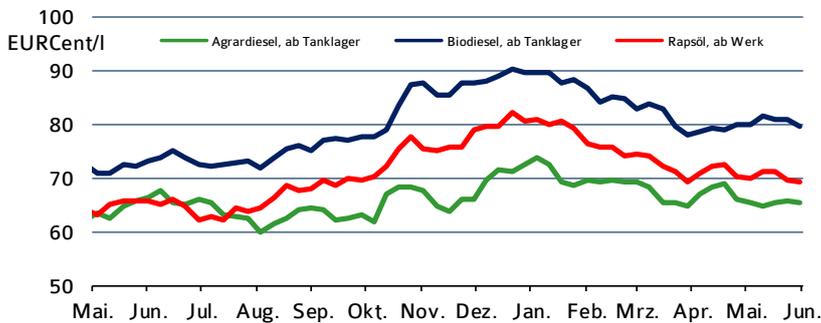
Die dezentralen Ölmühlen haben ihre Forderungen für Rapspresskuchen gegenüber Vormonat kaum verändert. Die Nachfrage der Veredelungsbetriebe ist stetig, während der Bedarf der Mischfutterwerke vorerst noch gedeckt ist. So konnten die Anbieter von den festen Preisen aufgrund der insgesamt knappen Versorgung mit Rapsschrot wenig profitieren. Die Großhandelspreise für Rapsexpeller im Nordosten der Republik zeigten zuletzt leichte Schwächetendenz. Mit 235 EUR/t lagen sie 5 EUR/t unter dem Niveau vom Monatsanfang. Die Nachfrage ist verhalten. Ware der kommenden Saison wird häufig besprochen, zu Umsätzen kommt es aber nur selten, denn die Käufer spekulieren auf weitere Preisnachlässe.

Kaltgepresstes Rapsöl

Die Nachfrage nach kaltgepresstem Rapsöl aus dezentralen Ölmühlen konzentriert sich auf Ware zum Einsatz als Futteröl. Die Forderungen wurden im Zuge der insgesamt rückläufigen Pflanzenölpreise leicht zurückgenommen. Im Schnitt wurden 87,33 Cent/l verlangt, nur marginal weniger als im Vormonat. Von den festen Biodieselpreisen profitierten die dezentralen Ölmühlen nicht, denn sie verkaufen nur noch wenig Rapsöl als Kraftstoff. Zudem tendiert Diesel preisschwächer.

Biodiesel/ min Diesel

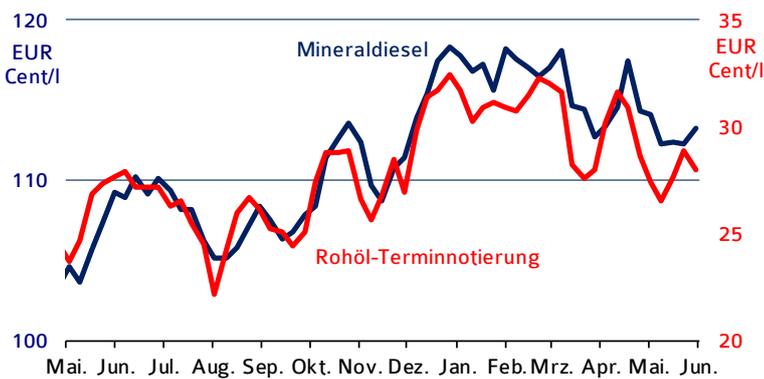
Großhandelspreise ohne Mehrwertsteuer



Anmerkung: Rapsöl und Biodiesel zur Verwendung in der Landwirtschaft energiesteuerbefreit, Agrardiesel mit 25,56 Cent/l teilbesteuert, alle Preise ohne Transportkosten

© AMI 2017

Diesel an der Zapfsäule und Rohölnotierung



Inlandsverbrauch Biokraftstoffe 2017

in 1.000 t	Jan.	Febr.	März	kumuliert 2017	2016
Biodiesel Beimischung	150,5	134,4	206,3	494,9	536,9
Summe Biodiesel	150,5	134,4	206,3	494,9	536,9
Pflanzenöl (PÖL) b)	0,1	0,0	2,5	1,5	2,7
Summe Biodies. & PÖL	150,6	135,0	211,1	500,2	537,7
Dieselmotorkraftstoffe	2.905,0	2.859,0	3.571,8	9.332,7	8.695,3
Anteil Beimischung	5,2 %	4,7 %	5,8 %	5,3 %	6,2 %
Biodiesel + Diesel + PÖL	2.905,1	2.859,6	3.576,6	9.338,0	8.696,1
Anteil Biodiesel & PÖL	5,2 %	4,7 %	5,9 %	5,4 %	6,2 %
Bioethanol ETBE a)	8,7	8,0	8,8	25,6	31,2
Bioethanol Beimischung	76,5	69,4	79,8	226,1	231,9
Summe Bioethanol	85,3	77,4	88,6	251,7	263,1
Ottokraftstoffe	1.318,5	1.244,6	1.522,3	4.080,1	3.985,6
Otto- + Bioethanolkraftstoffe c)	1.403,8	1.322,0	1.610,9	4.331,7	4.248,8
Anteil Bioethanol c)	6,1 %	5,9 %	5,5 %	5,8 %	6,2 %

Anmerkung: a) Volumenprozentanteil Bioethanol am ETBE = 47 %; b) Quelle: Statistisches Bundesamt, 'Versteuerung von Energieerzeugnissen', Abschnitt II: Energieerzeugnisse (ohne Heizstoffe); Versteuerung abzüglich Mengen gem. § 46 und § 47 EnergieStG; c) Die bei Bioethanolkraftstoffen enthaltenen Anteile Ottokraftstoffe sind gegengerechnet; Kumulation von BAFA berechnet mit korrigierten, (unveröffentlichten) Monatsdaten.

Quelle: Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle, AMI.

Großhandelspreise

Zuletzt ging es am Biodieselmarkt feiertagsbedingt eher ruhig zu. Zwar gehen immer wieder Anfragen bei den Anbietern ein, diese beziehen sich aber zumeist auf geringere Mengen zur prompten Lieferung. Spätere Termine werden noch kaum besprochen. Noch scheint die Quotenerfüllung 2017 nicht allzu drängend zu sein, Viele Käufer halten sich daher vorerst weiter zurück und beobachten die Preisentwicklung.

Tankstellenpreise

Im Verlauf des Monats Mai erhielten die Rohölpreise zunächst deutliche Unterstützung von der Aussicht auf eine Verlängerung der Fördermengenbegrenzung der Organisation erdölexportierender Länder (OPEC). Kürzlich wurde die Verlängerung bis März 2018 beschlossen. Marktteilnehmer hatten damit bereits gerechnet, denn der Erfolg der OPEC-Kürzung wird seit Wochen von einer steigenden US-Produktion überschattet. Von der jüngsten OPEC-Sitzung hatten sich viele Anleger wohl drastischere Produktionskürzungen erwartet. So zweifeln nun viele trotz der Verlängerung am Erfolg der Maßnahme, solange die USA ihre Förderung weiter hochhält. Die Terminnotierungen ließ dies zuletzt nach unten abknicken. Setzt sich der Rückgang fort, dürften die Mineraldieselpreise folgen.

Verbrauch

Im März 2017 ist der Verbrauch an Diesel – aber auch an Biodiesel – kräftig gestiegen. Allein gegenüber Februar 2017 wurden 54 % mehr beigemischt. Der Anteil stieg auf 5,8 % und damit immerhin auf den höchsten Stand seit 9 Monaten, und das, obwohl der Dieselverbrauch mit knapp 3,6 Mio. t Rekordniveau erreichte. Gleichzeitig wurde auch wieder mehr Pflanzenöl verwendet. Auch an Bioethanol wurde im März 2017 mehr verbraucht als noch im Februar 2017, an die Mengen des Vorjahresmonats kam der Verbrauch jedoch nicht heran. Allerdings ging der Beimischungsanteil auf 5,5 % zurück, denn Ottokraftstoff wurde mit 1,53 Mio. t so viel nachgefragt wie zuletzt im Dezember 2015. Damals wurde aber auch mehr Bioethanol beigemischt.

Schlaglichter

Bundestag beschließt Beibehaltung der Steuerbegünstigung für Biokraftstoffe in der Land- und Forstwirtschaft

Mit großer Erleichterung reagiert die Union zur Förderung von Oel- und Proteinpflanzen e. V. (UFOP) auf den Beschluss des Deutschen Bundestages, die bestehende Regelung zur Steuerbegünstigung von Biokraftstoffen in der Land- und Forstwirtschaft beizubehalten. Damit wird sichergestellt, dass treibhausgasoptimierte Biokraftstoffe als nachhaltige Kraftstoffalternative weiter in diesem Bereich eingesetzt werden können.

Die UFOP begrüßt die Entscheidung des Parlamentes und erinnert an die in der Energiesteuerrichtlinie enthaltene Ermächtigung. Mitgliedsstaaten können gemäß dieser Regelung Energieerzeugnisse steuerlich entlasten. Dabei sieht

die Richtlinie keine Differenzierung nach Kraftstoffart oder Rohstoffherkunft zu deren Herstellung vor. Mit der Beschlussfassung haben die Unternehmen der Landmaschinenindustrie die erforderliche Perspektive, weiter in Kooperation mit Forschungseinrichtungen daran zu arbeiten, auch mit Biodiesel oder Rapsölkraftstoff die höchsten emissionsrechtlichen Anforderungen zu erfüllen.

Die Dekarbonisierung landwirtschaftlicher Maschinen findet im Tank statt, so die UFOP. Daher sind Biokraftstoffe für die Landtechnik alternativlos. Nachhaltig zertifizierte Rapsölkraftstoffe weisen die erforderliche Energiedichte auf, um fossilen Dieselmotoren praktisch ohne

Leistungsverlust ersetzen zu können. Der Beschluss ist deshalb das entscheidende Signal an die Branche, diese Aktivitäten fortzusetzen, zumal Pflanzenöle global eine wichtige Quelle für eine nachhaltige regionale Kraftstoffversorgung sein könnten. Deutschland geht mit der Förderung entsprechender Forschungsvorhaben auch hier vorbildlich voran, unterstreicht die UFOP.

Der Verband stellt fest, dass die Versorgungsgrundlage hierzulande mit mehr als 2 Mio. Tonnen Rapsöl mehr als ausreichend zur Deckung des Kraftstoffbedarfs in Höhe von etwa 1,6 Mio. Tonnen ist.

Smudo mit Biokraftstoffen beim ADAC 24h-Rennen erfolgreich

Rapskraftstoffe nicht nur im Rennsport hoffähig

Biokraftstoffe und Rennsport sind seit Jahren eine Kombination, die untrenn-

bar mit dem Namen Smudo verbunden ist. Der prominente Musiker, der

neben seiner künstlerischen auch eine langjährige Motorsportkarriere vorzu-



weisen hat, war natürlich auch am 27. Mai dabei, als das diesjährige ADAC 24h-Rennen auf dem Nürburgring gestartet wurde. Während er im Rennen sehr erfolgreich mit E20 unterwegs war und den Klassensieg einfahren konnte, präsentierte er kurz vor dem Start gemeinsam mit der Union zur Förderung von Oel- und Proteinpflanzen (UFOP) den Einsatz von rapsbasierten Kraftstoffen in Landmaschinen.

Schlaglichter

v. l. n. r.: UFOP-Geschäftsführer Stephan Arens, Smudo und der stellvertretende UFOP-Vorsitzende Dietmar Brauer



Smudo, prominenter Künstler und passionierter Rennfahrer hat Biokraftstoffe im Rennsport hoffähig gemacht. Hoffähig im wahrsten Sinne des Wortes sind Biokraftstoffe wie Biodiesel und Rapskraftstoff auch in der Landwirtschaft, wie Smudo anlässlich des diesjährigen ADAC 24h-Rennens demonstrierte.

13 Jahre lang setzten Smudo und sein Four Motors-Rennstall um den ehemaligen DTM-Fahrer Thomas von Löwis of Menar rapsbasierte Kraftstoffe in der Deutschen Langstreckenmeisterschaft und dem 24h-Rennen ein. Mit ihren sogenannten „Bioconcept-Cars“ haben sie sozusagen „nachhaltig“ bewiesen, dass sich Rennsport und Nachhaltigkeit nicht ausschließen. Im Kreis der fossilen Konkurrenz haben sie damit Rapskraftstoffe ohne Zweifel hoffähig gemacht. Während der Einsatz im Rennsport mittlerweile Normalität ist, haben es Biokraftstoffe in der Landwirtschaft momentan noch immer schwer. Verantwortlich dafür ist im Fall von reinem Biodiesel in erster Linie der aktuell extrem niedrige Mineralölpreis, der den Einsatz von Biodiesel trotz Freigaben vieler Traktorenhersteller

für viele Landwirte wirtschaftlich unattraktiv macht. Wenn es um den Einsatz von reinem Pflanzenöl geht, sind es auch technische Gründe, die einem flächendeckenden Einsatz im Weg stehen. Speziell für die Verwendung von Pflanzenölen, hierzulande in erster Linie heimisches Rapsöl, konzipierte Traktoren und Umrüstangebote sind noch rar.

der fossilen Konkurrenz haben sie damit Rapskraftstoffe ohne Zweifel hoffähig gemacht. Während der Einsatz im Rennsport mittlerweile Normalität ist, haben es Biokraftstoffe in der Landwirtschaft momentan noch immer schwer. Verantwortlich dafür ist im Fall von reinem Biodiesel in erster Linie der aktuell extrem niedrige Mineralölpreis, der den Einsatz von Biodiesel trotz Freigaben vieler Traktorenhersteller für viele Landwirte wirtschaftlich unattraktiv macht. Wenn es um den Einsatz von reinem Pflanzenöl geht, sind es auch technische Gründe, die einem flächendeckenden Einsatz im Weg stehen. Speziell für die Verwendung von Pflanzenölen, hierzulande in erster Linie heimisches Rapsöl, konzipierte Traktoren und Umrüstangebote sind noch rar.

Um diese Situation perspektivisch zu ändern, hat sich die UFOP mit weiteren Verbänden und Unternehmen zur Branchenplattform Biokraftstoffe in der Land- und Forstwirtschaft zusammengeschlossen. Als ein Element ihrer Informationsarbeit, mit der über die technischen Möglichkeiten und die Wirtschaftlichkeit des Einsatzes in Landmaschinen aufgeklärt werden soll, hat die UFOP gemeinsam mit

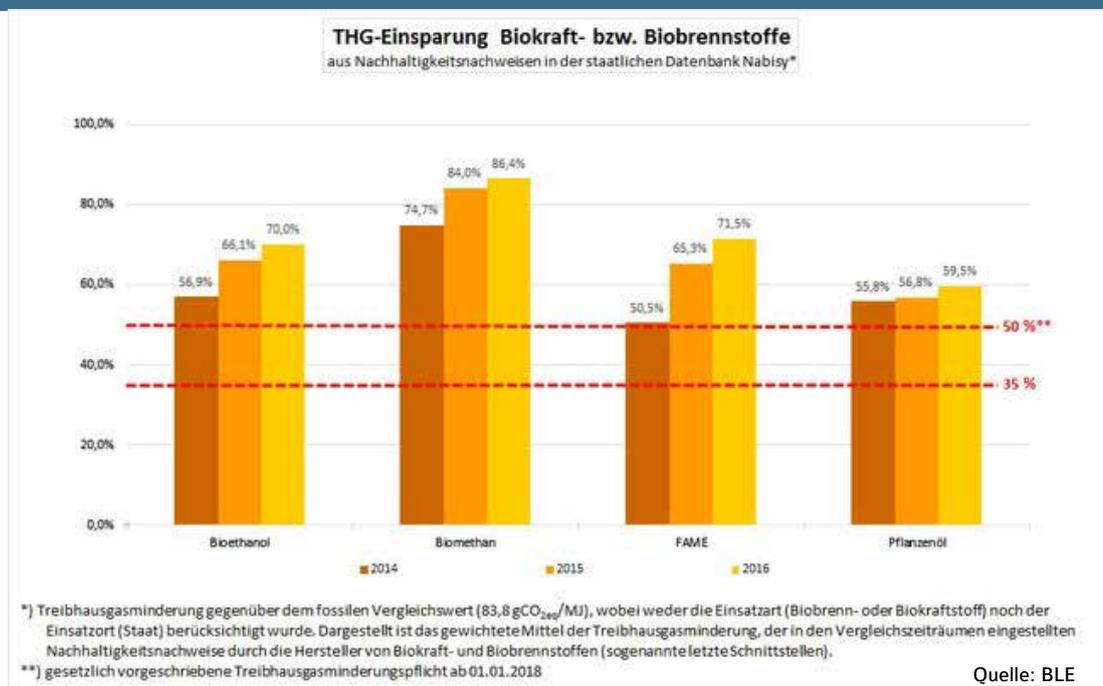
DEUTZ-FAHR einen biodieseltauglichen Warrior Großtraktor an den Nürburgring gebracht. Das ungewöhnliche Exponat sorgte für große Aufmerksamkeit bei den rund 200.000 Besuchern. Gesteigert wurde das Interesse noch, als Smudo kurz vor dem Start des 24h-Rennens den Traktor der Öffentlichkeit präsentierte.

Smudo und Michael Horper, Präsident des Bauern- und Winzerverbands Rheinland-Nassau und Vorsitzender der Branchenplattform Biokraftstoffe in der Land- und Forstwirtschaft werben am Rand des diesjährigen ADAC 24h-Rennens für den Einsatz von Biokraftstoffen in der Land- und Forstwirtschaft.

Nicht nur am Nürburgring ist der landwirtschaftliche Einsatz von Biokraftstoffen in diesen Tagen ein Thema. Auch der Bundestag befasst sich in seiner Sitzung am 1. Juni mit der Beibehaltung der Steuerbegünstigung für den Einsatz von Biokraftstoffen in der Land- und Forstwirtschaft. Eine Entscheidung, die von der UFOP und der gesamten Branche überaus begrüßt wird.

Schlaglichter

Biokraftstoffe - durchschnittliche Treibhausgaseinsparung 2016 bei 73%



Verschiebungseffekte nichts gewonnen. Vielmehr müsse national dringend eine Entscheidung zur Verstetigung des Anstiegs der THG-Quote bis zum Wert von 6,0 Prozent im Jahr 2020 und zur Weiterentwicklung nach 2020 getroffen werden, so der Verband. Die UFOP stellt fest, dass die im November 2016 von der EU-Kommission vorgelegten Vorschläge zur Neufassung der Erneuerbaren-Energien-Richtlinie keinen

Die Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (BLE) bestätigt mit ihrer aktuellen Auswertung der Nachhaltigkeitsnachweise für das Jahr 2016 die steigende Treibhausgas (THG)-Effizienz bei Biokraftstoffen in Deutschland. Im Durchschnitt beträgt die THG-Minderung gegenüber fossilen Kraftstoffen 73 Prozent. Alle Biokraftstoffarten legten gegenüber dem Jahr 2015 bei der THG-Minderung zu.

Die UFOP bedauert im Zusammenhang mit den aktuellen Daten, dass das Minderungspotenzial der Biokraftstoffe als Beitrag zur Dekarbonisierung des Verkehrssektors erneut nicht ausgeschöpft werde. Denn der Bedarf an Biodiesel stagniert im Vergleich zu 2015. So blieb der physische Bedarf im Jahr 2016 unverändert bei etwa 2,150 Millionen Tonnen, obwohl der Dieserverbrauch nach Angaben der Bundesanstalt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) 2016 auf 35,75 Millionen Tonnen (Vorjahr 34,6) gestiegen ist. Der tatsächliche Anteil des Biodiesels im Kraftstoffmarkt sank daher von 5,84 Prozent im Jahr 2015 auf 5,68 Prozent im

Jahr 2016. Der Verband sieht den Grund für diese Entwicklung in der für 2015 und 2016 auf 3,5 Prozent festgelegten THG-Quote, die einen stärkeren Einsatz heimischer Biokraftstoffe deckelt. Denn durch die steigende THG-Effizienz sinkt der physische Bedarf zur Erfüllung der Minderungspflicht. Die UFOP erwartet, dass auch die 2017 auf 4,0 Prozent gestiegene Quote gemessen am Einsatzz Potenzial zu niedrig angesetzt ist. Die UFOP befürchtet, dass dieser Trend insbesondere zu Lasten von Biodiesel aus Rapsöl weiter anhält, weil der Anteil Biodiesel aus Abfallölen weiter steigt bzw. sich verstetigt. Der deutsche Alleingang führe weltweit zu mehr Importen von Biodiesel aus gebrauchten Pflanzenölen bzw. dieser Abfallrohstoffe. Die UFOP spricht sich deshalb mit Nachdruck gegen eine Erweiterung der Rohstoffgrundlage aus tierischen Fetten aus. Die bestehende Regelung müsse beibehalten werden, denn schon jetzt müsste zunehmend Biodiesel aus Raps bzw. Rapsöl exportiert werden, betont der Verband. Zudem sei im Sinne eines möglichst ressourceneffizienten Klimaschutzes durch diese

Regelungsansatz zur Förderung der Rohstoff- bzw. THG-Effizienz vorsehen. Dabei liege im Effizienzwettbewerb der Biomasserohstoffe untereinander der Schlüssel für mehr Klimaschutz in und durch die Landwirtschaft bzw. in der Bioökonomie, bekräftigt die UFOP ihren Standpunkt in Bezug auf die jetzt beginnenden Beratungen im Europäischen Parlament.

Die BLE ist zuständig für die Umsetzung der Nachhaltigkeitskriterien der Richtlinie 2009/28/EG zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen (Erneuerbare-Energien-Richtlinie). Mit der Biokraftstoff-Nachhaltigkeitsverordnung (Biokraft-NachV) und der Biomassestrom-Nachhaltigkeitsverordnung (BioSt-NachV) sind diese in nationales Recht umgesetzt. Die Vorgaben der Nachhaltigkeitsverordnungen gelten für alle Betriebe der gesamten Herstellungs- und Lieferkette, das heißt vom Landwirt bis zum Nachweispflichtigen im Biokraftstoffbereich bzw. Netzbetreiber und Anlagenbetreiber im Biostrombereich.

Schlaglichter

Verbrauch von Bioethanol im Jahr 2016 leicht gewachsen 1,9 Mio. Tonnen weniger CO₂-Ausstoß von Benzin

Der Bundesverband der deutschen Bioethanolwirtschaft (BDBe) teilt mit, dass der Verbrauch von Bioethanol im Jahr 2016 in dem stabilen Benzinmarkt um 0,2 Prozent leicht gestiegen ist. Insgesamt wurden rund 1,2 Millionen Tonnen Bioethanol in Super, Super Plus und Super E10 beigemischt. Die CO₂-Emissionen von Benzin wurden dadurch um 1,9 Millionen Tonnen gesenkt. Super (E5) erreichte mit 15 Millionen Tonnen einen Marktanteil von 82,8 Prozent. Der Marktanteil von Super Plus (E5) betrug mit 0,8 Millionen Tonnen 4,6 Prozent. Der Ab-

satz von Super E10 sank im Jahr 2016 auf 2,3 Mio. Tonnen. Dies bedeutet einen Marktanteil von 12,6 Prozent. Im Vorjahr waren es 13,6 Prozent gewesen. Der Rückgang des Absatzes von Super E10 wurde im Jahr 2016 durch die deutlich gestiegene Verwendung von ETBE im Benzin kompensiert: In ETBE wurden 128.761 Tonnen Bioethanol, d.h. + 8,0 Prozent eingesetzt (2015: 119.225 Tonnen). ETBE (Ethyl-Tertiär-Butyl-Ether) wird mit Bioethanol sowie aus Erdgas gewonnenem Isobuten hergestellt und wegen seiner hohen Oktanzahl dem Benzin zur

Verbesserung der Klopfestigkeit zugesetzt. Dietrich Klein, Geschäftsführer des BDBe, erklärt zu den statistischen Daten des Bundesamtes für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA): „Der Absatzzrückgang von Super E10 liegt vor allem an dem zu geringen Preisabstand von 2 Cent pro Liter zu Super (E5). Die Entwicklung in Frankreich zeigt das Marktpotenzial von Super E10: Bei einer Preisdifferenz von 5 Cent hat das dort SP95-E10 genannte Super E10 im Jahr 2016 einen Marktanteil von 35 Prozent im Benzinmarkt erreicht.“

Die Energiewende auf die Straße bringen

Das Auto bewegt die Menschen in Deutschland. Damit dies künftig in der Breite klimafreundlicher geschieht, benötigen wir einen Wandel bei Antrieben und Brennstoffen ebenso wie im Energiesystem. Das wurde bei der Konferenz „Die Energiewende auf die Straße bringen“ deutlich, welche die Agentur für Erneuerbare Energien (AEE) gemeinsam mit der Nationalen Organisation Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie (NOW), der Adam Opel GmbH und dem Verband der Deutschen Biokraftstoffindustrie (VDB) am 16. Mai in der Hessischen Landesvertretung in Berlin veranstaltete. Gemeinsames Ziel der vier Kooperationspartner: Impulse zur Überwindung von Hindernissen auf dem Weg zu nachhaltiger Mobilität setzen. „Nur wenn wir die Energiewende auf die Straße bringen, hat Deutschland gute Chancen, seine Klimaschutzziele zu erreichen“, erklärte der Geschäftsführer der Agentur für Erneuerbare Energien (AEE), Philipp Vohrer.

Der Straßenverkehr spielt beim Erreichen der Klimaziele schon deshalb eine zentrale Rolle, weil er für einen beträchtlichen Teil der Klimagasemissionen verantwortlich ist. Es stellt sich daher die Frage, welche Antriebe und Kraftstoffe zukünftig für die Mobilität geeignet sind. „Um die Energiewende auf die Straße

zu bringen, müssen wir jetzt passende Infrastrukturen aufbauen, die es uns ermöglichen Erneuerbare Energien in den Verkehrsbereich einzubauen. Dazu gehört der Ausbau der Ladeinfrastruktur für die Elektromobilität mit Batterie genauso wie der weitere Aufbau der Wasserstoffmobilität durch entsprechende Tankstellen für Brennstoffzellenfahrzeuge“, betonte NOW-Geschäftsführer Dr. Klaus Bonhoff. „Die Mobilität der Zukunft ist erneuerbar und elektrisch. Deshalb müssen wir heute schon Konzepte für einen regulatorischen Rahmen im Sinne eines integrierten Energiesystems diskutieren“, so Bonhoff.

Bei der Konferenz in der Hessischen Landesvertretung steuerten Forschung und Politik ebenso wie Unternehmensvertreter ihre Erkenntnisse bei. Deutlich wurde: Es ist eine zügige und deutliche Trendumkehr beim Ausstoß von Klimagasen im Straßenverkehr notwendig. Technologischer Fortschritt im Automobilsektor wie das automatisierte Fahren reicht für sich genommen nicht aus, um die notwendige Dekarbonisierung des Sektors zu erreichen.

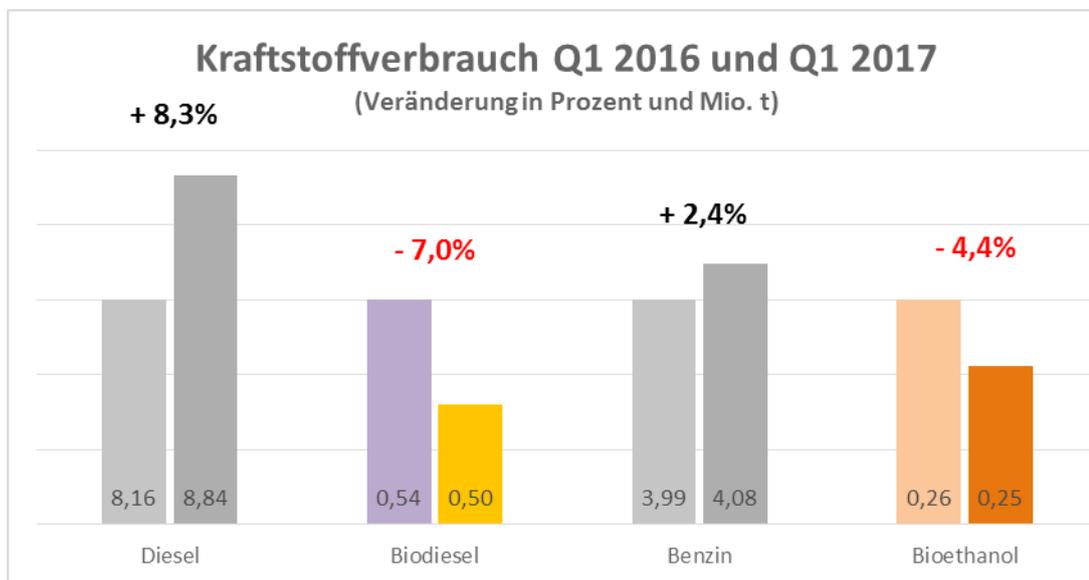
Im Zuge der Diskussion um zukünftige Antriebe ist die Frage nach der Klimabilanz der heute genutzten Kraftstoffe zuweilen in den

Hintergrund getreten. Für die Treibhausgasvermeidung im Automobilsektor schon heute gut verfügbar sind nachhaltig erzeugte Biokraftstoffe. „Biokraftstoffe sind die bislang einzige in nennenswertem Umfang am Markt vertretene Alternative für klimafreundliche Mobilität auf der Straße“, unterstrich Elmar Baumann, Geschäftsführer des Verbandes der Deutschen Biokraftstoffindustrie (VDB). Die in Deutschland in Verkehr gebrachten Biokraftstoffe erreichten eine Treibhausgas-einsparung von über 70 Prozent. „Auch mit dem erwarteten und notwendigen Wachstum der E-Mobilität werden Biokraftstoffe dringend benötigt, so für eine Dekarbonisierung im Schwerlastverkehr“, sagte Baumann.

Die Nutzung neuer, umweltfreundlicher Technologien führt derzeit im deutschen Transportsektor, gemessen am Verkehrsaufkommen, noch ein Schattendasein. Das gilt auch für die Nutzung Erneuerbarer Energien. Deren Anteil liegt derzeit lediglich bei rund 5 Prozent. „Damit die Energiewende auf der Straße ankommt, benötigen wir steigende Akzeptanz in der Bevölkerung für die neuen Technologien, eine höhere Effizienz im Verkehrssystem ebenso wie einen verstärkten Ausbau Erneuerbarer Energien“, betonte AEE-Geschäftsführer Vohrer.

Schlaglichter

Immer weniger Biokraftstoffe im Straßenverkehr



neuerbarer Energien im Verkehrssektor, indem es der Ölindustrie erlauben will, Emissionsminderungen der Erdölförderung auf die Ziele für Erneuerbare Energien im Verkehrssektor anzurechnen. „Das Bundesumweltministerium stellt aktiv einen Marktanteil fossiler Kraftstoffe von etwa 95 Prozent sicher. Es verhindert damit zulasten des Klimaschutzes die Nutzung von Elektromobilität und Biokraftstoffen“, sagte Baumann.

Die deutsche Mineralölwirtschaft setzt immer weniger Biodiesel und Bioethanol ein. Dies geht aus den vom Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle veröffentlichten amtlichen Mineralöldaten für das erste Quartal des Jahres 2017 hervor. Demnach stieg der Dieserverbrauch bis März um 7,4 % auf 9,3 Mio. t, während der Anteil von Biodiesel daran um sieben Prozent auf rund 500.000 t gesunken ist. Auch der Anteil von Bioethanol war bei einem Verbrauch von 252.000 t im Vergleich zum Vorjahr um 4,4 Prozent rückläufig, während der Benzinabsatz um zwei Prozent auf 4,3 Mio. t stieg. Die eingesetzten Mengen gehen zurück, weil die Mineralölindustrie immer klimaeffizientere Biokraftstoffe einsetzen kann, um ihren Treibhausgasausstoß zu verringern. „Die bornierte Weigerung des Bundesumweltministeriums, die Höhe der gesetzlich vorgeschriebenen Treibhaus-

gasreduzierung an die Realitäten im Kraftstoffmarkt anzupassen, beschneidet den Klimaschutz im Straßenverkehr und schädigt die deutsche Biokraftstoffindustrie“, sagte Elmar Baumann, Geschäftsführer des Verbandes der Deutschen Biokraftstoffindustrie (VDB). Obwohl die Mineralölwirtschaft seit Jahresbeginn 2017 verpflichtet ist, den Treibhausgasausstoß stärker zu drosseln, haben die verkauften Biokraftstoffmengen abgenommen. „Das zeigt das Ausmaß der verkorkten Regulierung, die nur dem Marktanteil fossiler Energie zugutekommt“, sagte Baumann.

Nach Ansicht des VDB bremst das Bundesumweltministerium die Energiewende im Verkehr gezielt aus, indem es den Marktanteil von Biokraftstoffen im Ergebnis auf etwa fünf Prozent beschränkt. Zudem plane das Ministerium eine weitere Einschränkung Er-

neuerbarer Energien im Verkehrssektor, indem es der Ölindustrie erlauben will, Emissionsminderungen der Erdölförderung auf die Ziele für Erneuerbare Energien im Verkehrssektor anzurechnen. „Das Bundesumweltministerium stellt aktiv einen Marktanteil fossiler Kraftstoffe von etwa 95 Prozent sicher. Es verhindert damit zulasten des Klimaschutzes die Nutzung von Elektromobilität und Biokraftstoffen“, sagte Baumann.

Ab dem Jahr 2020 ist die Mineralölindustrie in Deutschland durch die Treibhausgas (THG)-Quote verpflichtet, den Treibhausgasausstoß ihrer Kraftstoffe um sechs Prozent im Vergleich zum Jahr 2010 zu senken. Dazu sollte sie eigentlich Erneuerbare Energien einsetzen. Nach dem jetzt vorliegenden Entwurf der neuen Upstream-Emissionsminderungsverordnung (UERV) dürfen die Mineralölkonzern jedoch 1,75 Prozent mit UER-Maßnahmen erfüllen. Die übrigen 4,25 Prozent der THG-Quote bleiben für emissionsarme Kraftstoffe und Antriebe wie E-Mobilität, Biokraftstoffe, Wasserstoff und Erdgas übrig. Die fehlende Erhöhung der THG-Quote sorgt dafür, dass der Marktanteil von erneuerbarer Energie kontinuierlich sinkt.

Alle UFOP-Marktinformationen online: <http://www.ufop.de/medien/downloads/agrar-info/marktinformationen>

Impressum

UFOP

Union zur Förderung von Oel- und Proteinpflanzen e.V.
Claire-Waldoff-Straße 7, 10117 Berlin
Tel. (030) 31 90 4-202, Fax. (030) 31 90 4 -485
E-Mail: info@ufop.de, Internet: www.ufop.de

Redaktion

UFOP Stephan Arens (verantwortlich), Dieter Bockey,
AMI Wienke von Schenck
Alle in dieser Ausgabe genannten Preise verstehen sich ohne Mehrwertsteuer, falls nicht anders angegeben.

AMI GmbH

E-Mail: wienke.v.schenck@AMI-informiert.de
Tel: 0228 33 805 351, Fax: 0228 33 805 591
Wir erarbeiten alle Marktinformationen mit äußerster Sorgfalt, eine Haftung schließen wir jedoch aus.

© AMI Alle Rechte vorbehalten.

Abdruck, Auswertung und Weitergabe nur mit ausdrücklicher Genehmigung.

